

Demande d'autorisation pour un projet pilote à déroger à un ou plusieurs règlements de la CCNR

Contenu minimum du dossier de demande de dérogation

Édition novembre 2022

Mention légale

La CCNR, le Secrétariat de la CCNR ou toute autre personne agissant au nom de la CCNR déclinent toute responsabilité quant à l'utilisation des informations contenues dans ce rapport.

Contenu minimum du dossier qu'un demandeur doit déposer auprès d'une autorité compétente pour obtenir l'autorisation de réaliser un projet pilote concernant un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou un bâtiment conduit à distance qui nécessite de déroger temporairement à un ou plusieurs règlements de la CCNR

Le présent document est complété par un appendice qui contient des informations supplémentaires, notamment sur la façon d'établir certains documents ou leur objectif.

1. Généralités sur le projet pilote

1.1. Informations générales

- Sur le porteur de projet pilote (dont les coordonnées d'un interlocuteur responsable)
- Sur l'exploitant prévu du bâtiment
- Sur le propriétaire prévu du bâtiment

S'il est prévu de transporter des marchandises dangereuses :

- sur le transporteur prévu au sens de l'ADN, c'est-à-dire sur l'entreprise chargée d'effectuer le transport, avec ou sans contrat de transport
- sur l'autorité compétente conformément au 1.16.2.1 de l'ADN.

1.2. Description générale du projet pilote

- Objectif du projet, résultats attendus
- Calendrier de réalisation, y compris des différentes phases
- Niveau d'automatisation du projet selon la définition publiée par la CCNR

2. Information générale sur le bâtiment et son exploitation

2.1. Information générale sur le bâtiment (hors équipements spécifiques d'automatisation objet de la demande de dérogation)

- Distinction entre nouvelle construction ou transformation
- Copie du certificat de visite / certificat de l'Union ou si non délivré communication des principales données devant y figurer conformément à l'annexe 3 de l'ES-TRIN

S'il est prévu de transporter des marchandises dangereuses :

- copie du certificat d'agrément pour le transport de marchandises dangereuses conformément à l'ADN ; si le certificat d'agrément n'a pas encore été délivré, doivent être fournies :
 - pour les bateaux à marchandises sèches, les informations requises au 8.6.1.1 de l'ADN, points 2, 3, 4, 5 et 8 ;
 - pour les bateaux-citernes, les informations requises au 8.6.1.3 de l'ADN, points 2, 3, 4, 5, 6 et 16. ».
- Plans du bâtiment (au moins un plan général)
- Description des principaux équipements techniques (motorisation, carburant, équipements utilisés pour la navigation et la gouverne, outils de radiocommunication etc.)

2.2. Information générale sur l'exploitation

- Secteur de navigation prévu avec une explication des raisons pour lesquelles ce secteur a été choisi (pour le Rhin, indication du p.k)
- Indications sur le nombre de passagers ou sur la cargaison (notamment s'il est prévu de transporter des marchandises dangereuses, les classes de marchandises dangereuses correspondantes et les quantités à transporter)
- Informations sur la navigation du bâtiment pendant la nuit si cela était prévu
- Limites des conditions de sécurité (météorologie, hydrologie etc.).

3. Description détaillée des aspects liés à la navigation automatisée

3.1. Description détaillée de la solution technique mise en œuvre

- À bord du bâtiment
- Dans une centrale de commande à distance
- Le cas échéant, description des moyens mis en œuvre pour assurer la communication entre le bâtiment et la centrale de commande à distance
- Schéma général des équipements pour l'automatisation et / ou la commande à distance

3.2. Description détaillée de la solution mise en œuvre pour assurer l'exploitation du bâtiment (y compris son entretien et les interactions avec les autres bâtiments) et garantir la sécurité de la navigation

3.3. Description détaillée de l'équipage à bord ainsi que du personnel à terre, et de leurs rôles dans la mise en œuvre du projet pilote de navigation automatisée

- Rôle, responsabilité et qualification (y compris formations complémentaires) de l'équipage en distinguant les personnels
 - à bord du bâtiment
 - dans une centrale de commande à distance
- Mode d'exploitation prévu au sens du RPN (A1, A2, B)

4. Description des dérogations sollicitées

- Description des dérogations sollicitées à un ou plusieurs règlements de la CCNR. La description doit nécessairement identifier les articles du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) où le demandeur sollicite une dérogation
- Justification des dérogations demandées
- S'il est prévu de transporter des marchandises dangereuses : indication des sous-sections/sections de l'ADN en vigueur pour lesquels le porteur du projet juge nécessaire une dérogation.

5. Evaluation des risques

L'évaluation des risques est fondée sur une ou plusieurs études de risques :

- Études de danger (HAZID - Hazard identification) conforme au standard international IEC/ISO 31010 : 2019 ;
- Études de danger et d'exploitabilité (HAZOP - Hazard and Operability study) conforme au standard international IEC 61882 : 2016 ;
- Gestion des risques en sécurité de l'information dans un organisme conforme au standard international ISO/IEC 27005 : 2018 ; et
- Analyse de mode de défaillance et leurs effets sur la criticité (en anglais FMECA) pour les équipements installés à bord et à terre IEC/ISO 31010 : 2019.
- S'il est prévu de transporter des marchandises dangereuses, doivent être prises en considération les caractéristiques de danger des marchandises transportées et les exigences supplémentaires applicables en cas de transport de marchandises dangereuses présentant un danger potentiel élevé (sécurisation conformément au 1.10 de l'ADN).

6. Description des mesures d'atténuation des risques prévues pour le projet pilote de navigation automatisée

Sur la base du résultat des études de risques réalisées au 5., mesures d'atténuation visant à *garantir un niveau de sécurité équivalent*¹ et concernant

- la conception et l'équipement du bâtiment et le cas échéant de la centrale de commande à distance
- l'exploitation du bâtiment, y compris lors du chargement, déchargement et stationnement
- l'équipage du bâtiment (et le cas échéant le personnel dans la centrale de commande à distance)

7. Informations relatives aux contrats d'assurance prévus

8. Proposition de programme d'essais

- Premier projet de programme de voyages d'essai du bâtiment au moment de sa mise en service.
- Identification des différentes phases du projet pilote (y compris le (les) éventuelle(s) validation(s) intermédiaire(s) par l'autorité compétente)
- Informations sur les données collectées et transmises à l'autorité compétente pendant le déroulement du projet pilote.

9. Suivi du projet pilote et retour d'expérience

Proposition de concept (plan type) pour les rapports d'information à destination de l'autorité compétente et de la CCNR pendant la réalisation du projet pilote (fréquence à définir en fonction de la durée du projet) dont l'objectif est de

- tirer des enseignements de ce projet pilote
- répondre aux questions éventuellement posées par la CCNR et l'autorité compétente
- réexaminer l'analyse des risques qui a été réalisée (voir le point 5.)

10. Autres documents à soumettre au cas par cas et sur demande de l'autorité compétente

¹ Objectif 01 « Les bâtiments automatisés doivent garantir un niveau de sécurité équivalent du réseau de voies navigables » (résolution 2020-II-21 actualisant le mandat du Comité RN)

Appendice

Remarques générales

Le dossier doit être transmis dans la langue de l'autorité compétente à laquelle le porteur du projet pilote a décidé de le soumettre. En concertation avec l'autorité compétente, certaines parties du dossier portant sur des aspects très techniques peuvent également être soumises en langue anglaise.

Les nouveaux concepts de navigation automatisée doivent être conçus de sorte à assurer un niveau de sécurité équivalent pour les fonctions prévues selon la prescription normative ou réglementaire dont elle s'écarte et pour laquelle une dérogation est demandée à la CCNR. Pour déterminer le niveau de sécurité que le nouveau concept permet d'atteindre, l'évaluation doit être basée sur des études de risques et sur la base de prescriptions normatives connues.

Le degré de sécurité attendu par la prescription normative devrait donc être indiqué explicitement dans la réglementation pour permettre plus facilement de comparer ce degré de sécurité à celui du nouveau concept.

Evaluation des risques

Une évaluation des risques doit être effectuée par le porteur de projet pilote pour garantir l'identification des risques inhérents au projet pilote et concernant notamment les personnes à bord, l'environnement, l'exploitation et la conception du bâtiment automatisé, son interaction avec les autres bâtiments et l'infrastructure terrestre située à proximité de la zone d'exploitation du bâtiment.

L'évaluation des risques doit garantir, par des mesures constructives ou opérationnelles, l'élimination des risques dans toute la mesure du possible. Les risques qui ne peuvent être entièrement éliminés doivent être ramenés à un niveau acceptable, à savoir au moins équivalent aux autres bâtiments naviguant sur le Rhin. Les détails des risques et les mesures pour les atténuer doivent être documentés à la satisfaction de l'autorité compétente.

Proposition de programmes d'essai

- L'autorité compétente se réserve la possibilité de demander au porteur du projet pilote d'effectuer un voyage d'essai.² L'objectif est principalement de s'assurer que toutes les mesures ou équipements prévus dans le dossier sont effectivement mis en œuvre et fonctionnent.
- Le porteur du projet pilote prévoira un phasage des projets pilotes, avec une première phase se déroulant sans dérogation aux règlements de la CCNR. Après chaque phase, l'autorité compétente procède à une validation, condition préalable à l'approbation de la phase suivante
- Ce programme d'essai pourra être affiné une fois la résolution de la CCNR publiée et avant délivrance de l'autorisation par l'autorité compétente.

Transport de marchandises dangereuses

Si le bâtiment concerné par le projet est également autorisé à transporter des marchandises dangereuses, la CCNR, avec l'appui de son Comité restreint de navigation et son Comité des matières dangereuses, procédera à l'évaluation du projet en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et, par l'intermédiaire d'une délégation ou du Secrétariat, fera rapport aux organes compétents pour l'ADN.

En complément à la procédure auprès de la CCNR, il est recommandé au porteur du projet d'informer simultanément les autorités nationales compétentes pour l'ADN des États dans lesquels il est prévu d'exploiter le bâtiment, de son projet pilote et de la nécessité éventuelle de déroger au règlement ADN.

La liste des autorités compétentes pour l'ADN est publiée sur le site Internet de la CEE-ONU : <https://unece.org/country-information-competent-authoritiesnotifications-according-194>

² En principe, les autorités compétentes délivrent tout d'abord une autorisation provisoire. L'autorisation finale pour le projet pilote est accordée après la réalisation avec succès de voyages d'essai.